



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]

नई दिल्ली, शनिवार, सितम्बर 27, 2003/आश्विन 5, 1925

No. 150]

NEW DELHI, SATURDAY, SEPTEMBER 27, 2003/ASVINA 5, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 सितम्बर, 2003

सं. टीएएमपी/73/2002-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कंटेनर प्रहस्तन के प्रशुल्क ढाँचे को युक्तिसंगत बनाने और कुछ नए शामिल किए गए कार्गो हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्याय के प्रस्ताव को, संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/73/2002-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2003 के 10वें दिन पारित)

यह प्रकरण कंटेनर प्रहस्तन के प्रशुल्क ढाँचे को युक्तिसंगत बनाने और कुछ नए शामिल किए गए कार्गो हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बातें कहीं हैं :-

- (i) पीपीटी में दीर्घकालिक भविष्य को ध्यान में रखते हुए कंटेनर सेवा को बनाए रखने और इसे प्रोत्साहित करने के लिए, सेवाएँ व्यवहार्य बनाई जानी चाहिए ताकि यह प्रत्येक व्यक्ति के लिए लाभदायक अवसर बन सके। इसलिए, कंटेनरों/कंटेनर जलयानों/कंटेनरयुक्त कार्यों के लिए युक्तिसंगत और प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क ढाँचा प्रयोग में लाए जाने की आवश्यकता है।
- (ii) पीपीटी ने वर्तमान दरमान में कुछ नए कार्यों जैसे - उर्वरक, इमारती लकड़ी, कच्चा लोहा और डामर चिह्नित किए हैं। ये मदें तब तक पत्तन के राजस्व में नहीं जुड़ती हैं जब तक वे वास्तव में प्रहस्ति नहीं होती हैं। इन सामानों के पत्तन में आने से ये न केवल पत्तन की आर्थिक गतिविधियाँ बढ़ जाएंगी अपितु उसके कामगारों के लिए भी पर्याप्त रोजगार पैदा होंगे।
- (iii) लौह अयस्क के निर्यात में तेजी से जलयान अधिक संख्या में इकट्ठे होने लगे हैं, अधिक समय रुकने लगे हैं और जलयानों के वापिस लौटने में अधिक समय लगने लगा है। उपर्युक्त समस्या को दूर करने के लिए, पत्तन ने सामान्य कार्यों बंदरगाह में लौह अयस्क की हस्तसाधित लदाई के लिए लौह अयस्क पोतवणिकों को प्रोत्साहित करने की योजना बनाई है, जिसके लिए पृथक बंदरगाह शुल्क निर्धारित किया जाना है।

2.2 चूंकि पीपीटी ने प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपने प्रस्ताव के साथ केवल अपने बोर्ड की कार्यसूची की प्रति संलग्न की है, इसलिए पीपीटी से लागत व्यौरों और औचित्य सहित अपना प्रस्ताव निर्धारित प्रोफार्मा में प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। तत्पश्चात, पीपीटी ने यातायात और आय अनुमानों सहित संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। इसने ऐसे कार्यों के लागत और आय संबंधी वित्तीय विवरणों को प्रस्तुत करने का आग्रह किए बिना प्रस्तावित दरों को विशेष प्रकरण के रूप में अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3. पीपीटी से अपनी प्रस्तावित दर का औचित्य बताने के लिए प्रस्तावित दरों का आधार भिजवाने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) पत्तन ने निरन्तर अनुवर्तन के पश्चात फरवरी, 2002 से कंटेनरों का प्रहस्तन प्रारंभ किया है। नौवहन लाइनों ने पारादीप पत्तन को चक्करदार रास्ता माना और पत्तन में आने के लिए पोतवणिकों को अतिरिक्त लागत लगानी पड़ती है। पत्तन में नियमित कंटेनर यातायात को बढ़ाने हेतु इस समय प्रचलित प्रशुल्क को कंटेनर की आवश्यकतानुसार युक्तिसंगत बनाया जाना है।
- (ii) युक्तिसंगतता के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क, निकटवर्ती पत्तन में प्रचलित प्रशुल्क पर ही आधारित है। यदि ये दरें अनुमोदित की जाती हैं तो कंटेनर यातायात को पारादीप पत्तन की तरफ और अधिक आकर्षित करेंगी।
- (iii) अप्रचलित कार्यों के मामले में भी, दरें निकटवर्ती पत्तन से तुलना करने योग्य हैं।
- (iv) पीपीटी ने निकटवर्ती पत्तन के वर्तमान प्रशुल्क की तुलना में पारादीप पत्तन के प्रस्तावित प्रशुल्क ढाँचे का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियानुसार, पीपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5. इस प्रकरण की संयुक्त सुनवाई 29 जुलाई, 2003 को पीपीटी परिसर में हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष प्रस्तुत किए थे।

6. इस प्रकरण में हुए विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्घरण प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि पीपीटी निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजेगा :-

- (i) प्रस्तावित कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों के संदर्भ में :
- (क) उपयुक्त लागत विश्लेषण सहित, पीपीटी इस बात की पुष्टि करेगा कि वह अपने द्वारा प्रभारित कम की गई दरों पर, कम से कम कंटेनर प्रहस्तन पर हुई प्रचालन लागत तो वसूल करता है। इसके अलावा यह इस बात की भी पुष्टि करेगा कि वार्षिक यातायात मात्रा, कम से कम, 4000 टीईयू होगी।
- (ख) सभी अप्रशीतन कंटेनरों के लिए एकमुश्त बॉक्स बंदरगाह शुल्क दर।
- (ग) कंटेनरों पर भूमि किराया और विलंब शुल्क वसूल करने के लिए प्रस्तुत व्यवस्था की समीक्षा और इस संबंध में संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना।
- (घ) कंटेनर जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रमारों में प्रस्तावित कमी की समीक्षा और संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना, विशेष रूप से पत्तन देयताओं एवं पाइलट शुल्क के मामले में।
- (ii) हस्तसाधित पद्धति द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क पर प्रभार्य (और अधिक) कम की गई बंदरगाह शुल्क दर के संदर्भ में :-
- (क) प्रस्तावित दर के औचित्य के लिए क्षमता और इस कार्गो के लिए मजदूरों की तैनाती पर लागत के ब्योरे भेजना।
- (ख) हस्तसाधित पद्धति द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले लौह अयस्क का वहन करने वाले जलयानों के जलयान संबंधी प्रमारों से प्रोद्भूत होने वाला निवल अतिरिक्त राजस्व दर्शाएं।
- (iii) पीपीटी ने सूचित किया है कि वह प्रस्तावित दरों और अधिक कमी कर पहले ही लागू कर चुका है। पहले से कार्यान्वित, कम की गई दरों और ऐसी कटौती के प्रभावी होने की तारीखों के ब्योरे।

8.1 पीपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण संक्षेप में निम्नानुसार है :-

- (i) पाइलट शुल्क प्रमार किसी और कटौती के लिए प्रस्तावित नहीं किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क द्वारा कम से कम 4000 टीईयू प्रति वर्ष का व्यापार होने की संभावना है।
- (ii) संशोधित प्रस्ताव में प्रशीतन कार्गो और अप्रशीतन कार्गो के लिए बॉक्स दरें शामिल हैं।
- (iii) 1,300 कार्गो प्रहस्तन श्रमिक (मुख्य सूची) बिना किसी अतिरिक्त लागत के 30 लाख टन प्रतिवर्ष तक लौह अयस्क निर्यात का प्रहस्तन कर सकते हैं क्योंकि वर्तमान औसत कार्य लगभग 10 दिन का होता है, यद्यपि कामगारों को एक माह में 30 दिन का भुगतान किया जाता है।
- (iv) हस्तसाधित पद्धति से लौह अयस्क के निर्यात के जलयान संबंधी प्रमारों से उत्पन्न होने वाला अतिरिक्त राजस्व निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	वर्ष	कार्गो की अपेक्षित मात्रा	जलयान संबंधी आय
1.	2003-04	10 लाख टन	3.63 करोड़ रुपए
2.	2004-05	15 लाख टन	5.50 करोड़ रुपए
3.	2005-06	20 लाख टन	7.37 करोड़ रुपए
4.	2006-07	30 लाख टन	11.00 करोड़ रुपए

- (v) यह पत्तन 16 जनवरी, 2003 से लौह अयस्क (हस्तसाधित) के बंदरगाह शुल्क के रूप में 17.25 रुपए प्रति टन की रियायती दरें वसूल कर रहा है।

- (vi) पीपीटी ने कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु कोई अतिरिक्त बुनियादी ढाँचा तैयार नहीं किया है। पीपीटी निर्धारित लागत स्थिरांक (कॉन्स्टेंट) से (क) जलयान संबंधी प्रभारों (ख) कंटेनरों पर बंदरगाह शुल्क (ग) कार्गो पर बंदरगाह शुल्क (घ) कंटेनरों के भूमि किराये से अतिरिक्त राजस्व अर्जित करेगा। पीपीटी ने वर्ष 2002-03 के दौरान कंटेनरों के प्रहस्तन से लगभग 75 लाख रुपए अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया है।

8.2 उपर्युक्त के मद्देनज़र, पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन हेतु निम्नलिखित प्रशुल्क ढाँचा और कुछ नए कार्गो के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया है :-

(i) जलयान संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित दर/संशोधित प्रस्ताव के अनुसार जीआरटी विदेशगामी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
क.	पत्तन देयताएं	0.217	7.048
ख.	पाइलट शुल्क	0.420	12.876
ग.	बंदरगाह किराया	0.017	0.552

(ii) कंटेनर संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	(रुपयों में)
		प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित दरें
		20 फीट तक की लम्बाई    20 फीट से अधिक लम्बाई
1.	कंटेनरों पर बंदरगाह शुल्क	20.00 रुपए/बॉक्स    30.00 रुपए/बॉक्स
2.	प्रशीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	800.00 रुपए/बॉक्स    1600.00 रुपए/बॉक्स
3.	अप्रशीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	650.00 रुपए/बॉक्स    850.00 रुपए/बॉक्स
4.	कंटेनरों का भरण और रिक्तिकरण (रस्सी बांधने और निभार को छोड़कर)	500.00 रुपए/बॉक्स    800.00 रुपए/बॉक्स
5.	एक दिन अथवा उसके भाग के लिए भूमि किराया (प्रति बॉक्स)	0.14 अमरीकी डालर    0.14 अमरीकी डालर * निःशुल्क समय से आगे
6.	विलंब शुल्क	(केवल बॉक्स)
	आयात कंटेनर :	(प्रतिदिन अमरीकी डालर में)
	क. 3 दिन तक	आयात : 3 दिन निःशुल्क समय
	ख. 4वें से 30 वें दिन तक	उपर्युक्त भूमि किराया
	ग. 31वें दिन से आगे	20 फीट तक के लिए 0.30 अमरीकी डालर प्रतिदिन 20 फीट से अधिक के लिए 0.40 अमरीकी डालर प्रतिदिन
	निर्यात कंटेनर :	
	क. 5 दिन तक	निर्यात : 5 दिन निःशुल्क समय
	ख. 6वें से 30वें दिन तक	उपर्युक्त भूमि किराया
	ग. 31वें दिन से आगे	20 फीट तक के लिए 0.30 अमरीकी डालर प्रतिदिन 20 फीट से अधिक के लिए 0.40 अमरीकी डालर प्रतिदिन

(iii) नए कार्गो पर बंदरगाह शुल्क

क्र.सं.	विवरण	(रुपयों में)
		संशोधित प्रस्ताव के अनुसार संशोधित दर
1.	नए कार्गो का नाम	40.00/मी.ट.
क.	उर्वरक	50.00 प्रति घन मी०
ख.	इमारती लकड़ी	30.00/मी.ट.
ग.	डामर	17.25/मी.ट.
घ.	लौह अयस्क (हस्तसाधित)	58.00/मी.ट.
ड.	कच्चा लोहा (निर्यात)	

## (IV) नए शामिल किए गए कंटेनर संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	(रुपयों में)	
		संशोधित प्रस्ताव के अनुसार 20'	प्रस्तावित दर 20' से अधिक
1.	लदाई/उत्तराई और परिवहन सहित, जलयान के पड़ोस से कंटेनर पार्किंग यार्ड (सीपीवाई) में स्थानांतरण (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	800/बॉक्स	1000/बॉक्स
2.	लदाई/उत्तराई और परिवहन सहित, सीपीवाई से जलयान के पड़ोस में स्थानांतरण (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	800/बॉक्स	1000/बॉक्स

- (क) आयात कंटेनर पहुंचने की तारीख से तीन दिन का निःशुल्क समय प्राप्त करेंगे। 4वें दिन से 30वें दिन तक, भूमि किराया वसूल किया जाएगा और 31वें दिन से आगे विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (ख) निर्यात कंटेनर, आगमन की तारीख से 5 दिन का निःशुल्क समय प्राप्त करेंगे। 6 दिन से 30वें दिन तक भूमि किराया वसूल किया जाएगा और 31वें दिन से आगे विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (ग) पत्तन में मंडारण के लिए जलयानों से उतारे गए और दूसरे जलयान में लादे गए कंटेनरों को  $(3+5) = 8$  दिन का निःशुल्क समय मिलेगा। 9वें दिन से 30वें दिन तक भूमि किराया वसूल किया जाएगा और 31वें दिन से आगे विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।

9. इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ से, निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) यह प्रस्ताव मुख्य रूप से चिह्नित सेवाओं/मदों की वर्तमान दरों में इस अनुमान के साथ कमी करने के लिए है कि ऐसी कमी से यातायात बढ़ेगा और अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए वित्तीय ब्योरो से यह प्रकट होता है कि यदि दरों में कमी की जाती है तो यातायात की अतिरिक्त मात्रा से प्रतिवर्ष लगभग 3 करोड़ रुपये का अतिरिक्त प्रत्यक्ष राजस्व अर्जित किया जा सकेगा। पत्तन द्वारा प्रक्षेपित यातायात वृद्धि का स्वतंत्र रूप से मूल्यांकन करने और उसके वाणिज्यिक अनुमानन को स्वीकार करने के लिए हमारे पास आवश्यक संसाधन नहीं हैं।
- (ii) इस प्रस्ताव को सुविधानुसार चार भागों में बांटा जा सकता है। प्रथम भाग में कुछ सेवाओं/घटकों के लिए वर्तमान प्रशुल्कों में कमी की मांग की गई है। दूसरा भाग प्रशीतन और अप्रशीतन कार्गो की बॉक्स दर और कंटेनरों पर विलंब शुल्क प्रभारों जैसे कंटेनरों के कुछ प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए है। तीसरा भाग टट और कंटेनर यार्ड के बीच कंटेनरों के स्थानांतरण हेतु दर निर्धारित करने के लिए है। अंतिम और चौथा भाग, वर्तमान कंटेनर भरण और रिक्तिकरण प्रभार को बढ़ाने का प्रस्ताव है।
- (iii) वर्तमान दरों में कटौती करने के प्रस्ताव के संदर्भ में, पत्तन ने उल्लेख किया है कि ऐसी कमी करने से अधिक यातायात आकर्षित होगा और इससे उसके प्रत्यक्ष राजस्व में बढ़ोतरी होगी। इसने लौह अयस्क के हस्तसाधित प्रहस्तन के प्रकरण में भी यह संकेत दिया है कि चूंकि पत्तन में कम मात्रा में कार्गो आने से इसकी श्रमिक शक्ति का पूरा-पूरा उपयोग नहीं हो पाता है, इसमें बढ़ती हुई श्रमिक लागत सम्मिलित नहीं है। यह जैसा भी हो, यहां यह टिप्पणी करना प्रासंगिक ही होगा कि वर्तमान दरमान में इन सभी मदों/सेवाओं के लिए दरें शामिल हैं। इसके अलावा, यह पत्तन, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन छूट प्राप्त कर इन सेवाओं/मदों के लिए अनुमोदित प्रशुल्क में कमी को विभिन्न तारीखों में पहले ही लागू कर चुका है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भारत सरकार ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को दरमान अधिकतम दरों के रूप में निर्धारित करने के लिए नीति निदेश जारी किया है ताकि महापत्तनों को, यदि वे ऐसा चाहें तो, कम की गई दरों पर वसूली करने का अधिकार मिल सके। सरकार की नीति को कार्यान्वित करने के लिए, इस प्राधिकरण ने हाल ही में 28 अगस्त, 2003 को आदेश पारित किया है और सभी महापत्तन न्यासों को अपने-अपने दरमान में यह सामान्य सशर्तता शामिल करने का निदेश देते हुए उसे भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया है कि दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं ; इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौतियां और छूट प्रदान कर सकता है। चूंकि दरमान में सम्मिलित किया गया संशोधन पत्तन को उसके वाणिज्यिक अनुमानन के आधार पर कम की गई दरों पर वसूली करने का आवश्यक

अधिकार प्रदान करता है, इस प्राधिकरण के लिए अलग-अलग सेवाओं/मदों के लिए प्रस्तावित कम की गई विशिष्ट दरों पर विचार करना आवश्यक नहीं है। पत्तन स्वयं दरमान में निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर प्रशुल्क के कम किए गए स्तर पर निर्णय ले सकता है।

- (iv) वर्तमान दरमान के अधीन, अलग-अलग कार्गो के लिए बंदरगाह शुल्क अनुसूची में निर्धारित दरों के आधार पर कंटेनरयुक्त कार्गो पर बंदरगाह शुल्क वसूल किया जाता है। अपने संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए बंदरगाह शुल्क की बॉक्स दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। हालांकि कोई विस्तृत विश्लेषण उपलब्ध नहीं है, पिछले लेन-देन की कमी के कारण स्वामाविक रूप से प्रस्तावित बॉक्स दर तभी उपयुक्त प्रतीत होती है जब इसकी तुलना अलग-अलग कार्गो आधार पर देय प्रभारों से की जाए। सभी कंटेनर टर्मिनलों में अपनाई जा रही सामान्य पद्धति में 40' कंटेनर पर प्रहस्तन और बंदरगाह शुल्क प्रभार 20' कंटेनर के लिए निर्धारित दरों का डेढ़ गुना लगाया जाता है। अप्रशीतन कार्गो के लिए बॉक्स दर के मामले में, पीपीटी ने 40' कंटेनर के लिए दर की वसूली 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर की डेढ़ गुना से भी कम पर करने का प्रस्ताव किया है। प्रशीतन कार्गो के लिए बॉक्स दर के मामले में, पुनः दर अन्तर सहमत स्तर पर बनाकर नहीं रखा गया है और 40' कंटेनर की दर को 20' कंटेनर की दर से दोगुना करने का प्रस्ताव किया गया है। एकरूपता लाने के प्रयोजन से, 40' कंटेनर की दर को 20' कंटेनर की दर से डेढ़ गुना निर्धारित करना ही उचित होगा। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर केवल अधिकतम दरें हैं, इसलिए, यदि आवश्यक हो तो, पत्तन 40' कंटेनर की दर में कमी कर सकता है।

- (v) पत्तन ने कंटेनरों पर विलंब शुल्क (कंटेनरयुक्त कार्गो पर नहीं) और भूमि किराये को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। जबकि भूमि किराये में कमी करने का प्रस्ताव किया गया है, पोतांतरण कंटेनरों के निर्यात और आयात की विभिन्न दरों को विनिर्दिष्ट करने हेतु विलंब शुल्क अनुसूची को पूर्णतः युक्तिसंगत बनाया गया है। पीपीटी द्वारा अपनाया गया ढाँचा युक्तिसंगत पाया गया है और न्यूनाधिक रूप से अन्य कंटेनर टर्मिनलों में प्राप्त की गई स्थिति के अनुरूप है। इसी प्रकार बंदरगाह शुल्क प्रकरण में, कार्गो पर अलग से विलंब शुल्क वसूल करने की अपेक्षा पीपीटी के लिए कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए एकमुश्त अस्थाईवास समय प्रभार निर्धारित करना अधिक उपयोगी होगा। पीपीटी बाद में इस पहलू की ओर आगे जाँच कर सकता है और उपयुक्त प्रस्ताव पस्तुत कर सकता है क्योंकि इस कवायद में राजस्व तटस्थ स्थिति को बनाए रखने के लिए विभिन्न मदों हेतु अस्थाईवास समय का विश्लेषण शामिल होगा। पीपीटी के प्रस्ताव में कुछ दिनों तक प्रभार्य प्रभार भूमि किराये के रूप में विनिर्दिष्ट है और इसके पश्चात वसूली को विलंब शुल्क कहा जाता है। यह केवल भ्रम पैदा करता है। इसी तरह अन्य मुख्य कंटेनर टर्मिनलों के समान, इसे अस्थाईवास समय प्रभार के समान नाम से पुकारा जा सकता है।

जहां तक अस्थाईवास प्रभार का संबंध है, 20' और 40' कंटेनरों की दरों के बीच सामान्यतः 200% का अन्तर रखा जाता है। पीपीटी ने इस सामान्य पद्धति का अनुसरण नहीं किया है और 40' कंटेनरों के लिए निम्नतर दरें प्रस्तावित की हैं। बंदरगाह शुल्क की बॉक्स दर में किए गए संशोधन की तरह 40' कंटेनरों द्वारा देय अस्थाईवास प्रभारों में उपयुक्त समायोजन किया जा सकता है। यह पूर्णतः मान लिया गया है कि इस समायोजन से 40' कंटेनरों की दरें प्रस्तावित दरों से अधिक हो जाएंगी। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम रूप में निर्धारित की गई हैं, पीपीटी को निम्नतर दर पर प्रचालन करने के लिए स्वतंत्रता प्राप्त है, यदि यह प्रस्तावित दरों को बनाए रखना आवश्यक समझता है।

- (vi) वर्तमान दरमान में, कंटेनर के जलयान के पड़ोस से कंटेनर यार्ड में स्थानांतरण (लदाई/उतराई और परिवहन सहित) की दर नहीं है। जब कभी पत्तन द्वारा यह प्रचालन किया जाता है, उस स्थिति के लिए पत्तन ने 20' कंटेनर हेतु 800 रुपये की वसूली प्रस्तावित की है। अन्य कंटेनर टर्मिनलों में इसी गतिविधि के लिए प्रभार्य दरों की तुलना में, प्रस्तावित दरें उचित प्रतीत होती हैं और अनुमोदित की जा सकती हैं। पुनः यहां 20' और 40' कंटेनरों की दरों के बीच 150% का अन्तर अवश्य रखा जाए। यदि पीपीटी 40' कंटेनर की दर को कम करना चाहता है तो वह ऐसा कर सकता है क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें केवल अधिकतम दरें हैं।
- (vii) पत्तन ने 20' कंटेनर के भरण और रिक्तिकरण प्रभार को वर्तमान 300 रुपये प्रति बॉक्स से बढ़ाकर 500 रुपये प्रति बॉक्स करने का प्रस्ताव किया है। स्पष्टतः यह प्रस्ताव मजदूर लागत में वृद्धि के कारण लाया गया है। वर्तमान भरण और रिक्तिकरण प्रभार इस समय लगभग 10 वर्षों से प्रचलित है। उपयोगकर्ताओं ने भी प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति नहीं की है। इसके अलावा यह भी माना जाना चाहिए कि यह प्रभार केवल तभी प्रभार्य है जब पत्तन को कंटेनर के भरण अथवा रिक्तिकरण के लिए कहा जाता है। इस परिप्रेक्ष्य में पुनः 20' और 40' कंटेनरों की दर के बीच 150% का अन्तर बनाए रखने की शर्त पर प्रस्तावित भरण और रिक्तिकरण प्रभार अनुमोदित किए जाते हैं।

- (viii) ओसवाल केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (ओसीएफएल) ने अपने कब्जे वाले बंदरगाह में प्रहस्तित कार्गो संबंधी कुछ मुद्दे उठाए हैं। कब्जे वाले बंदरगाह के प्रचालन के मितबंधनों एवं शर्तों को शासित करते हुए पीपीटी और ओसीएफएल के बीच अलग से द्विपक्षीय समझौता है। समझौते को पुनः खोलना, हालांकि ओसीएफएल द्वारा इसके लिए मांग की गई है, इस प्राधिकरण के समक्ष इस कार्यवाही के लिए प्रासंगिक नहीं है, इसलिए इस विश्लेषण में इस पर विचार नहीं किया गया है। ओसीएफएल इस मुद्दे को पीपीटी के समक्ष प्रत्यक्ष रूप से रख सकता है और यदि पीपीटी इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करता है तो इसपर विचार किया जाएगा।

10.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी के दरमान में निम्नलिखित अधिकतम दरें शामिल किए जाने को अनुमोदन करता है :-

	20 फीट तक के कंटेनर हेतु	20 फीट से अधिक के कंटेनर हेतु
1. प्रश्रीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	रु0 800	रु0 1200
2. अप्रश्रीतन कार्गो पर बंदरगाह शुल्क	रु0 650	रु0 975
3. जलयान क्षेत्र और कंटेनर पार्किंग यार्ड के बीच कंटेनरों का स्थानांतरण (लदाई/उतराई और परिवहन सहित) (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	रु0 800	रु0 1200
4. कंटेनरों का भरण/रिक्तिकरण (रस्सी बांधने और विलंब शुल्क को छोड़कर) (यदि पत्तन द्वारा किया जाता है)	रु0 500	रु0 750
5. अस्थाईवास समय प्रभार (बॉक्स केवल) (दर अमरीकी डालर में प्रतिदिन)		
क. आयात :		
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
4थें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28
31वें दिन और उस से आगे	0.30	0.60
ख. निर्यात :		
प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
6ठें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28
31वें दिन और उस से आगे	0.30	0.60
ग. पोतांतरण		
प्रथम 8 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
9वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28
31वें दिन और उस से आगे	0.30	0.60

10.2. पीपीटी को अपने दरमान में उपर्युक्त अनुमोदित दरें उपयुक्त ढंग से शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 24th September, 2003

No. TAMP/73/2002-PPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Paradip Port Trust for rationalising the tariff structure for container handling and fixing tariffs for some newly introduced cargo as in the Order appended hereto.

**Tariff****SCHEDULE****Case No. TAMP/73/2002-PPT****The Paradip Port Trust**

----

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for rationalising the tariff structure for container handling and fixing tariffs for some newly introduced cargo.

2.1. The PPT has mentioned the following points in its proposal:

- (i). In order to sustain a container service at the PPT with long term prospective, the services should be made viable so that it turns out to be a win-win opportunity for everybody. It is, therefore, necessary to introduce a rationalised and competitive tariff structure for containers / container vessels / containerised cargo.
- (ii). The PPT has identified some new cargoes like fertilizer, timber, pig iron and Bituman in the existing Scale of Rates. These commodities do not add to the revenue of the port unless they are actually handled. The emergence of these materials at the port will not only add to the economic activities at the port but will also generate substantial employment for its workers.
- (iii). The spurt in export of iron ore has given rise to bunching of vessels adding to detentions and increase in turnaround time of vessel. To overcome the above problem, the port intends to encourage iron ore shippers to resort to manual loading of iron ore at general cargo berth for which a separate wharfage rate is to be fixed.

2.2. Since the PPT has furnished only a copy of its Board Agenda note alongwith its proposal to fix tariff, the PPT was requested to submit its proposal in the prescribed proforma with cost details and justification. Subsequently, the PPT has submitted revised proposal alongwith traffic and income projections. It has requested to approve the proposed rates as a special case without insistence for submission of financial statements relating to costs and incomes in respects of such cargoes.

3. The PPT was requested to furnish the basis of the proposed rates to justify its proposal. In its reply, the PPT has made the following points:

- (i). The Port has started handling containers since February, 2002 after persistent follow-ups. The shipping lines considered Paradip Port as a detour and load extra costs on the shippers for calling at the port. The tariff presently in vogue to be rationalised for container need so as to promote regular container traffic at the Port.
- (ii). The tariff proposed for rationalisation is strictly on the basis of what is prevailing in a nearby port. These rates, if approved, will attract more container traffic to Paradip Port.
- (iii). In respect of the non-existent cargoes, the rates are also comparable to the nearby port.
- (iv). The PPT has submitted a comparative statement of proposed tariff structure of Paradip Port vis-à-vis the existing tariff of the nearby port.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the PPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

5. A joint hearing in this case was held on 29 July 2003 at the PPT premises. At the joint hearing, the PPT and the concerned users have made their submissions.



6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

7. At the joint hearing it was decided that the PPT would furnish information / clarifications on the following points:

(i). With reference to the proposed container handling charges:

- (a). With suitable cost analysis, the PPT will confirm that it recovers at least operating cost incurred on container handling at the reduced rates levied by it. It will further confirm that the annual traffic volume will be at least a minimum of 4000 TEUs.
- (b). A consolidated box wharfage rate for all non reefer containers.
- (c). Review of the proposed arrangement of levying ground rent and demurrage on containers and submit a revised proposal in this regard.
- (d). Review of the proposed reduction in vessel related charges for container vessel and submit a revised proposal particularly in respect of port dues and pilotage.

(ii). With reference to the (further) reduced wharfage rate levied on Iron Ore handled by manual method:

- (a). To furnish the details of capacity and cost of labour deployment for this cargo to justify the proposed rate.
- (b). To indicate the net additional revenue accruing to it from vessel related charges on account of the vessels carrying Iron ore which are handled by manual method.

(iii). The PPT has indicated that it has already implemented the proposed rates with further reduction. The details of the reduced rates already implemented and the effective dates of such reduction.

8.1. The PPT has furnished additional information / clarification on the points raised by us. The additional information / clarifications are summarised below:

- (i). Pilotage charges are not proposed for any further reduction. The revised tariff is likely to provide a minimum business of about 4000 TEUs per year.
- (ii). The revised proposal includes box rates for reefer cargo and non-reefer cargo.
- (iii). 1,300 cargo handling workers (main list) can handle upto 3 million tones of iron ore exports per annum without any extra cost since the present average engagement is about 10 days, whereas the workers are paid for 30 days in a month.
- (iv). The additional revenue to be generated on account of vessel-related charges for export of iron ore in manual method are as follows:

Sr. No.	Year	Expected Qty. of cargo	Vessel related income
1.	2003-04	1.0 million tons	Rs.3.63 crores
2.	2004-05	1.5 million tons	Rs.5.50 crores
3.	2005-06	2.0 million tons	Rs.7.37 crores
4.	2006-07	3.0 million tons	Rs.11.00 crores

2797G/03-2

- (v). The port is charging concessional rates of Rs.17.25 per tonne as wharfage for iron ore (manual) since 16 January 2003.
- (vi). The PPT has not created any additional infrastructure to handle containers. With the fixed cost constant the PPT will generate additional revenue from a) Vessel related charges b) Wharfage on containers c) Wharfage on cargo d) Ground rent in containers. The PPT has earned additional revenue about Rs.75 lakhs for handling containers during the year 2002-03.

8.2 In view of the above, the port has proposed the following tariff structure for container handling and tariff for some new cargo:

(i). **Vessel-related charges**

Sl. No.	Particular		Proposed rate / GRT as per revised proposal	
			Foreign (US \$)	Coastal (Rs.)
	a.	Port dues	0.217	7.048
	b.	Pilotage	0.420	12.876
	c.	Berth hire	0.017	0.552

(ii). **Container-related charges**

(In Rs.)

Sl. No.	Particular		Proposed rate as per revised proposal	
			20'	Above 20'
1.	Wharfage on containers		Rs. 20.00 / box	Rs. 30.00 / box
2.	Wharfage on reefer cargo		Rs.800.00 / box	Rs.1600.00 / box
3.	Wharfage on non-reefer cargo		Rs.650.00 / box	Rs.950.00 / box
4.	Stuffing and destuffing containers (excluding lashing and dunnage etc.)		Rs.500.00 / box	Rs.800.00 / box
5.	Ground rent for a day or part thereof (per box)		\$ 0.14	\$ 0.14
			* beyond free time	
6.	Demurrage		(Box only)	
	Import Containers:		(Per day in US \$)	
	a.	Upto 3 days	Import: 3 days free time	
	b.	From 4th to 30th day	Ground rent as above.	
	c.	From 31st day onwards	@ 0.30 US \$ per day for 20'	
			@ 0.40 US \$ per day for above 20'	
	Export containers			
	a.	Upto 5 days	Export: 5 days free time	
	b.	From 6th to 30th day	Ground rent as above.	
	c.	From 31st day onward	@ 0.30 US \$ per day for 20'	
			@ 0.40 US \$ per day for above 20'	

(iii). **Wharfage on new cargo**

(In Rs.)

1.	Name of the new cargo		Proposed rate as per revised proposal
	a.	Fertilizer	40.00 / MT
	b.	Timber	50.00 Cum
	c.	Bitumen	30.00 / MT
	d.	Iron ore (manual)	17.25 / MT
	e.	Pig Iron (export)	58.00 / MT

(iv). **Newly introduced container-related charges**

Sl. No.	Particular	(In Rs.) Proposed rate as per revised proposal	
		20'	Above 20'
1.	Shifting from vessel side to container parking yard (CPY including loading / unloading and transportation (If undertaken by the port)	800 / box	1000 / box
2.	Shifting from CPY to vessel side including loading / unloading and transportation (If undertaken by the port)	800 / box	1000 / box

- (a). Import containers will avail three days free time from the date of landing. From 4th day to 30th day, ground rent will be charged and from 31st day onwards it will attract demurrage charges.
- (b). Export containers will avail 5 days free time from the date of arrival. From 6th day to 30th day ground rent will be charged and from 31st day onwards it will attract demurrage charges.
- (c). Containers discharged from the vessels for storage in the port and loaded in another vessel will have (3+5) = 8 days free time. From 9th to 30th day ground rent will be charged and from 31st day onwards it will attract demurrage charges.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is mainly for reduction in the existing rates for the identified services / commodities with an anticipation that such reduction will boost traffic and bring in additional revenue. From the financial details furnished by the port it appears that an additional direct revenue of about Rs.3 crores per annum will be generated through additional volume of traffic, if the rates are reduced. We do not have any wherewithal to independently assess the projected traffic growth and hence accept the commercial judgement of the port.
- (ii). The proposal can be conveniently split into four parts. The first part seeks reduction in the existing tariffs for certain services/commodities. The second part is for rationalization of certain charges for containers like box rate for reefer and non-reefer cargo and demurrage charges on containers. The third part is for fixing rate for shifting of containers between quay and container yard. Lastly, the existing container stuffing and de-stuffing charge is proposed to be revised upwards.
- (iii). With reference to the proposal for reducing the existing rates, the port has pointed out that such reduction would attract more traffic and thereby increase its direct revenue. It has also indicated in the manual handling of iron ore case, there is no incremental labour cost involved to it since its labour force is underutilized now for want of cargo volumes. Be that as it may, it may be relevant here to note that the existing Scale of Rates contains rates for all these commodities /service. Further, the port has already effected reduction in the approved tariff for these service/commodities from different dates by taking recourse to remission under section 53 of the MPT Act. It may be relevant to mention that the Government of India has issued a policy direction to this Authority under Section 111 of the MPT Act to fix the Scale of Rates as ceiling rates so that the major ports have the flexibility to charge at reduced rates, if they so desire. In order to implement the policy of the Government, this Authority has recently passed an Order on 28 August 2003 and notified it in the Gazette of India directing all the major port trusts to include a general conditionality in its Scale of Rates stating that the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates

and / or allow higher rebates and discounts. Since the amendment introduced in the Scale of Rates provides necessary flexibility to the port to charge reduced rates based on its commercial judgement, it is not necessary for this Authority to go into the specific reduced rates proposed for individual services / commodities. The port itself can decide on the reduced level of tariff within the ceiling level prescribed in the Scale of Rates.

- (iv). Under the existing Scale of Rates, wharfage on containerized cargo is levied on the basis of the rates prescribed in the wharfage schedule for individual cargo. In its revised proposal, the port has proposed to introduce box rates of wharfage for containerized cargo. Even though there is no detailed analysis available, understandably because of lack of past transactions, the proposed box rate appears to be reasonable when compared with the charges payable on individual cargo basis. The general practice followed at all container terminals is to levy handling and wharfage charges on 40' container at 1.5 times the rates prescribed for 20' container. In case of the box rate for non-reefer cargo, the PPT has proposed to levy a rate for 40' container at a level lower than 1.5 times the proposed rate for 20' container. In the case of box rate for reefer cargo, the rate differential is again not maintained at the agreed level and the rate for 40' container is proposed to be double that of the rate for 20' container. For the sake of uniformity, it will be appropriate to prescribe the rate for 40' container at 1.5 times the rate for 20' container. Since the rates fixed by this Authority is only a ceiling level, the port can reduce, if necessary, the rate for 40' container.
- (v). The port has proposed to rationalize the demurrage charges and ground rent on containers (and not containerized cargo). While the ground rent is proposed to be reduced, demurrage schedule is completely rationalized to specify the different rates for export and import for transshipment containers. The structure adopted by the PPT is found to be rational and is more or less in line with the position obtaining at other container terminals. Like in the case of wharfage, it will be useful for the PPT to prescribe a consolidated dwell time charge for container and containerized cargo instead of levying demurrage separately on cargo. This aspect may be examined by PPT further and a suitable proposal may be submitted as this exercise will involve analysis of dwell time for different commodities to maintain a revenue neutral position. The proposal of the PPT specifies the charges leviable as ground rent upto a certain number of days and thereafter the levy is called demurrage. This only creates confusion. Like in other major container terminals, it can be called by a common name of dwell time charge.

Insofar as the dwell charges are concerned, generally a differential of 200% is maintained between the rates of 20' and 40' containers. The PPT has not followed this general position and proposed lower rates for 40' containers. Like the modification made in the box rate of wharfage, suitable adjustment may be made in the dwell time charges payable by 40' containers. It is fully recognized that this adjustment will make the rates for 40' containers more than the proposed rates. Since the rates fixed by this Authority are ceiling levels, the PPT has the freedom to operate at a lower level, if it considers necessary to maintain the proposed rates.

- (vi). In the existing Scale of Rates, there is no rate for shifting of a container from the vessel side to a container yard (including loading/unloading and transportation). The port has proposed to levy Rs.800 for 20' container, whenever such operation is undertaken by the port. In comparison to the rates levied for similar activity at other container terminals, the proposed rates appear to be reasonable and may be approved. Here again, the differential in the rate of 150% between 20' and 40' containers should be maintained. If PPT wants to reduce the rate for 40' container it can do so because the rates fixed by this Authority are only the ceiling level.
- (vii). The port has proposed to increase stuffing and de-stuffing charge from the existing level of Rs.300 per box to Rs.500 per box of 20' level. This proposal is obviously due to increase in labour cost. The existing stuffing and de-stuffing charges are in vogue for nearly 10 years now. None of the users have also objected to the proposed

increase. Further it has to be recognized that this charge is leviable only if the port is asked to stuff or de-stuff a container. In this backdrop, the proposed stuffing and de-stuffing charge are approved subject again to maintaining the rate differential of 150% between 20' and 40' containers.

- (viii). Oswal Chemicals and Fertilizers Limited (OCFL) has raised certain issues relating to the cargo handled at its captive berth. There is a separate bilateral agreement between PPT and OCFL governing the terms and conditions for operation of the captive berth. Re-opening of the agreement, though agitated by the OCFL, is not relevant to this proceedings before this Authority; it is, therefore, not considered in this analysis. The OCFL may take up the issue with the PPT directly and if the PPT submit a suitable proposal in this regard, it will be taken up for consideration.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the inclusion of the following ceiling rates in the Scale of Rates of the PPT:

		For container upto 20'	For container above 20'
1.	Wharfage on reefer cargo	Rs.800	Rs.1200
2.	Wharfage on non-reefer cargo	Rs.650	Rs.975
3.	Shifting of containers between vessel side and container parking yard (including loading/unloading and transportation) (if undertaken by the port).	Rs.800	Rs.1200
4.	Stuffing / de-stuffing containers (excluding lashing and demurrage) (if undertaken by the port)	Rs.500	Rs.750
5.	Dwell time charges (box only) (Rate per day in US\$)		
	<b>A. Import</b>		
	First 3 days	Free	Free
	4 <sup>th</sup> to 30 <sup>th</sup> day	0.14	0.28
	31 <sup>st</sup> day onwards	0.30	0.60
	<b>B. Export</b>		
	First 5 days	Free	Free
	6 <sup>th</sup> to 30 <sup>th</sup> day	0.14	0.28
	31 <sup>st</sup> day onwards	0.30	0.60
	<b>C. Transhipment</b>		
	First 8 days	Free	Free
	9 <sup>th</sup> to 30 <sup>th</sup> day	0.14	0.28
	31 <sup>st</sup> day onwards	0.30	0.60

10.2. The PPT is directed to include the rates approved above in its Scale of Rates appropriately.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[No. ADVT/III/IV/143/03-Exty.]